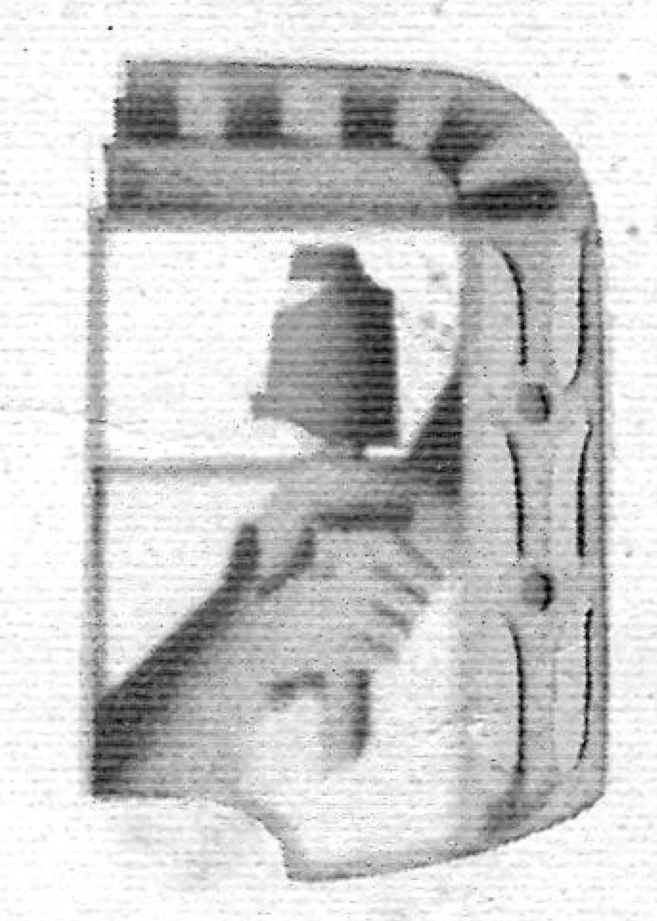
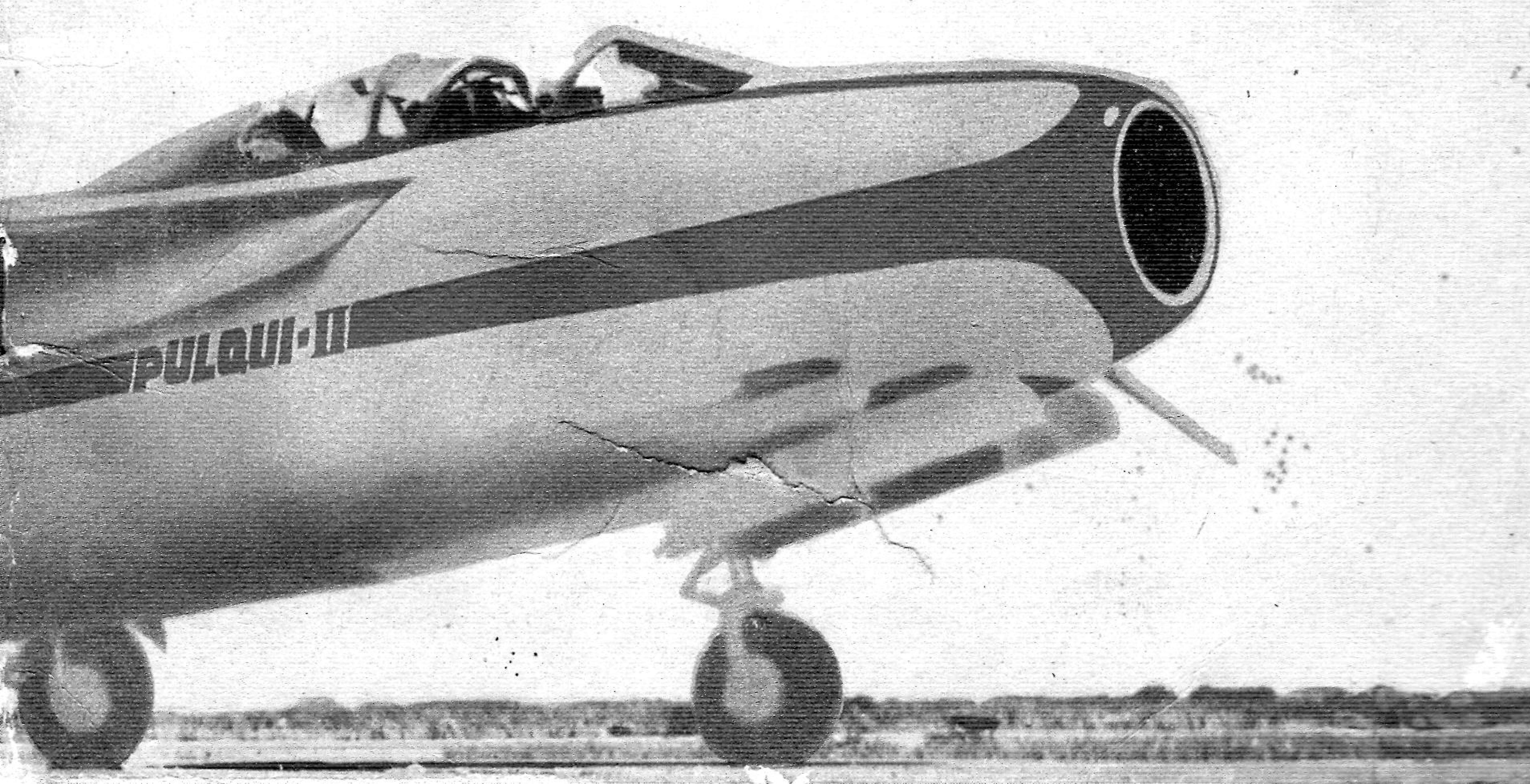
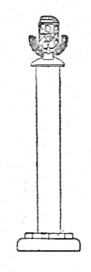


# ARGENTINAS



# ALAS ARGENTINAS



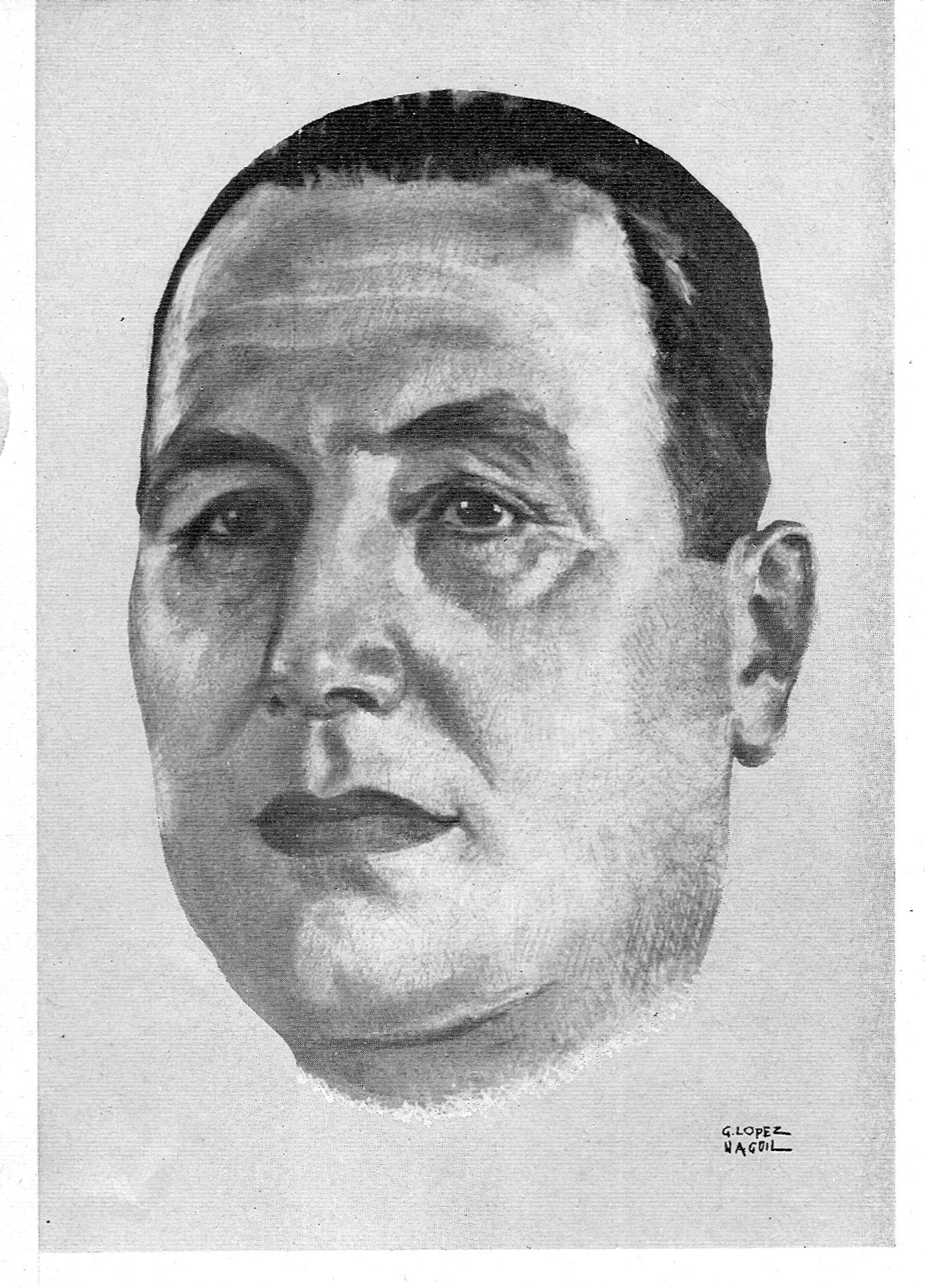
SALON 17 DE OCTUBRE

PRESIDENCIA DE LA NACION

SUBSECRETARIA DE INFORMACIONES

1951

ALAS ARGENTINAS expresa, en breve y apretada síntesis, dos momentos de la aviación nacional. El primero, iniciado con los albores del siglo, nació merced al tesonero esfuerzo de un grupo de hombres civiles y militares, que se propusieron conquistar nuestro cielo sin otro bagaje que el entusiasmo y el valor. ¶ Nombres inolvidables jalonan ese instante, en que el legendario valor de la estirpe se propuso superar todos los obstáculos. ¶ El segundo momento, que halla su plenitud en la magnífica realidad de hoy, logró su culminación gracias al gobierno justicialista que, prestando su apoyo sin desmayo a nuestra aeronáutica, fundó el derecho, ya legítimamente conquistado, a la total soberanía del cielo argentino. ¶ El ayer heroico y el hoy maravilloso forman una continuidad sin solución en la historia de la aeronáutica nacional. Cambiaron los nombres, pero los hombres que colaboraron para su grandeza pertenecen al mismo linaje. Pilotos de las frágiles máquinas que conquistaron la altura en las primeras décadas del siglo o de las poderosas aeronaves que pasean bajo todos los cielos del globo la bandera de la Patria, a todos los animó en su tiempo un ideal semejante. Sabían los precursores que la memoria de sus mártires no caería en el olvido y que habría de llegar la hora en que una generación de argentinos recogería la lección que ellos dieran en días de prueba. ¶ Y la hora llegó con Juan Perón y Eva Perón.




JUAN PERON

PROPULSOR DE LA AVIACION ARGENTINA

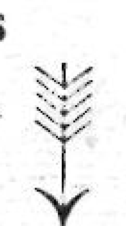


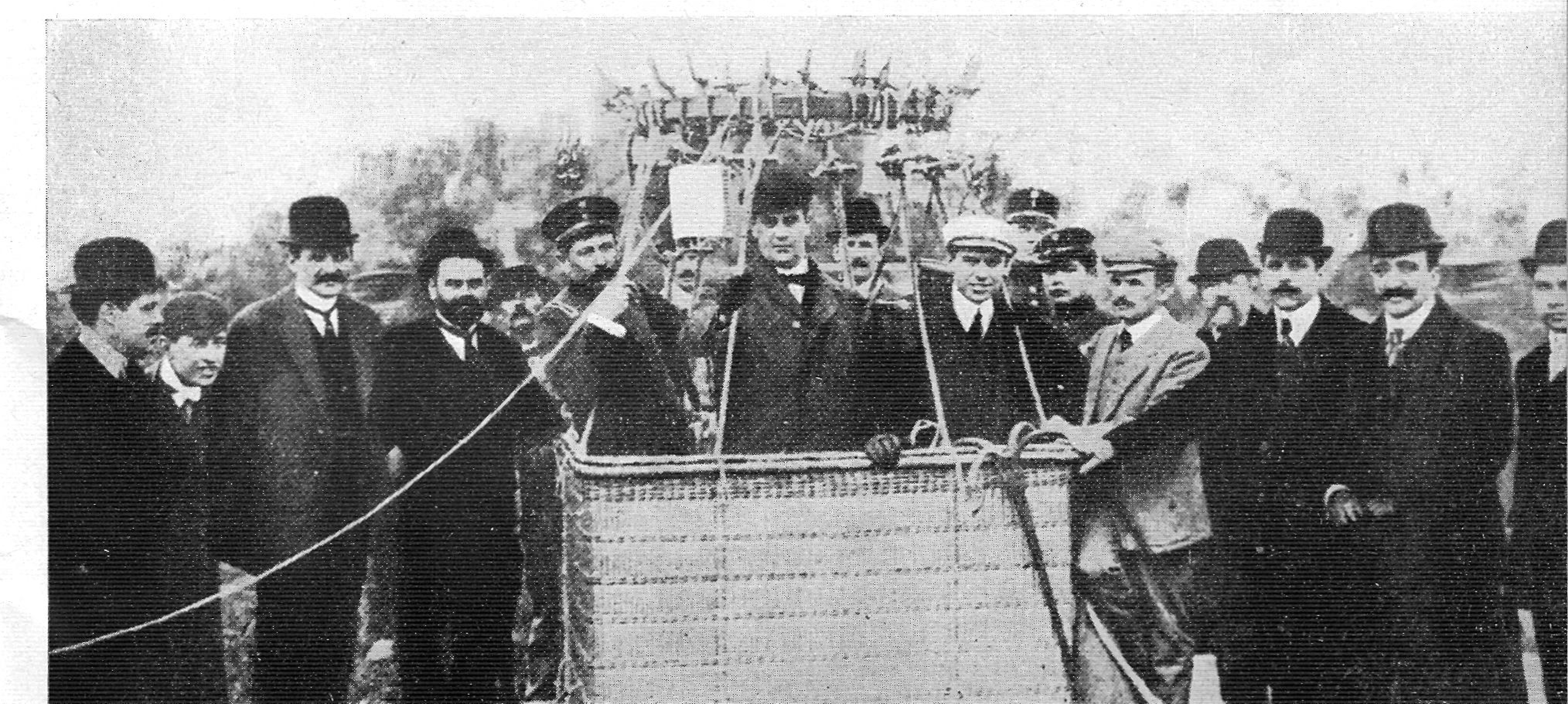
EVA PERON

SU MAS DECIDIDA Y EFICAZ COLABORADORA

Jorge Newbery, que luego se consagró como una de las figuras mas extraordinarias de la aviación mundial, fué el primer pasajero del "Pampero". Momentos antes de la histórica ascensión aparece en la barquilla, de la que pende el salvavidas facilitado por el transporte "Pampa", de nuestra marina.

Las posteriores ascensiones realizadas en el aeróstato, provocaron justificada curiosidad. En la barquilla del "Pampero", el mayor Waldino Correa, el ingeniero Horacio Anasagasti y el doctor Eduardo Newbery, listos para emprender una ascensión. A la derecha de la barquilla, Ernani Mazzoleni.







El ingeniero Horacio Anasagasti y el doctor Eduardo Newbery vigilan la tarea de proveer de gas al globo. El 17 de octubre de 1908, Eduardo Newbery y el sargento Eduardo Romero, se perdieron con el "Pampero", que desapareció en el Océano.

La tragedia del "Pampero" no descorazonó a los deportistas. Las ascensiones en globo se intensificaron paulatinamente. Preparativos para una ascensión en la Exposición Ferroviaria de Palermo, celebrada con motivo del centenario de nuestra Independencia.

Desde el local de la Exposición Ferroviaria, se eleva el globo "Buenos Aires", llevando a bordo de su barquilla a los ingenieros Jorge Newbery y Horacio Anasagasti, que se destacaron por su entusiasmo y valentía en la actividad aeronáutica.

Una fotografía histórica: la primera vista aérea de la ciudad de Buenos Aires, que fué tomada desde un globo, en el año 1911. En primer plano aparece el palacio del Congreso Nacional, y al fondo la Avenida de Mayo.

El primer avión construído en nuestro país fué el biplano "Argentino 1º", de Enrique Artigalá. Se realizaron con él numerosos ensayos, pero no se logró hacerlo volar.

El piloto italiano Bartolomé Cattáneo, primer aviador que voló sobre la ciudad de Buenos Aires. Luego de hacerlo sobre Plaza de Mayo, Plaza del Congreso, la Boca y Barracas se extravió, aterrizando en José C. Paz.

El piloto francés Marcel Paillette, que rivalizó entusiastamente con Cattáneo en los tiempos iniciales de nuestra aeronáutica, fué el primer instructor que tuvo la Escuela Militar de Aviación, de El Palomar.





Monoplano Bleriot de 50 HP, remontándose en la Sociedad Sportiva Argentina, donde hoy se halla el Campo Argentino de Polo. Allí se realizaban los certámenes nacionales e internacionales de aviación.

Biplano Farman de 50 HP, con el cual se dictaron en el país los primeros cursos para aviadores militares, a partir de 1912. Con este tipo de avión se desarrolló entonces una intensa práctica aérea.

Pablo Castaibert, que concibió y construyó uno de los primeros monoplanos que sirvieron de base para la enseñanza aérea impartida en el Aeródromo Civil de Villa Lugano. Castaibert construyó varios tipos de monoplanos en los días iniciales de nuestra aviación.

Una trascendental reunión: el 1º de junio de 1912, bajo la presidencia honoraria del ministro de Guerra general Gregorio Vélez y la efectiva del ingeniero Jorge Newbery y del Barón Antonio de Marchi, se constituía la comisión recolectora de fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina.

En la historia de la aeronáutica argentina reviste excepcional significado el instante en que se procedió a la inauguración de la Escuela de Aviación Militar en El Palomar, el 8 de setiembre de 1912. La foto muestra al ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, al ingeniero Jorge Newbery (con sombrero de copa) y otras autoridades, durante el acto que constituyó en su época todo un acontecimiento.

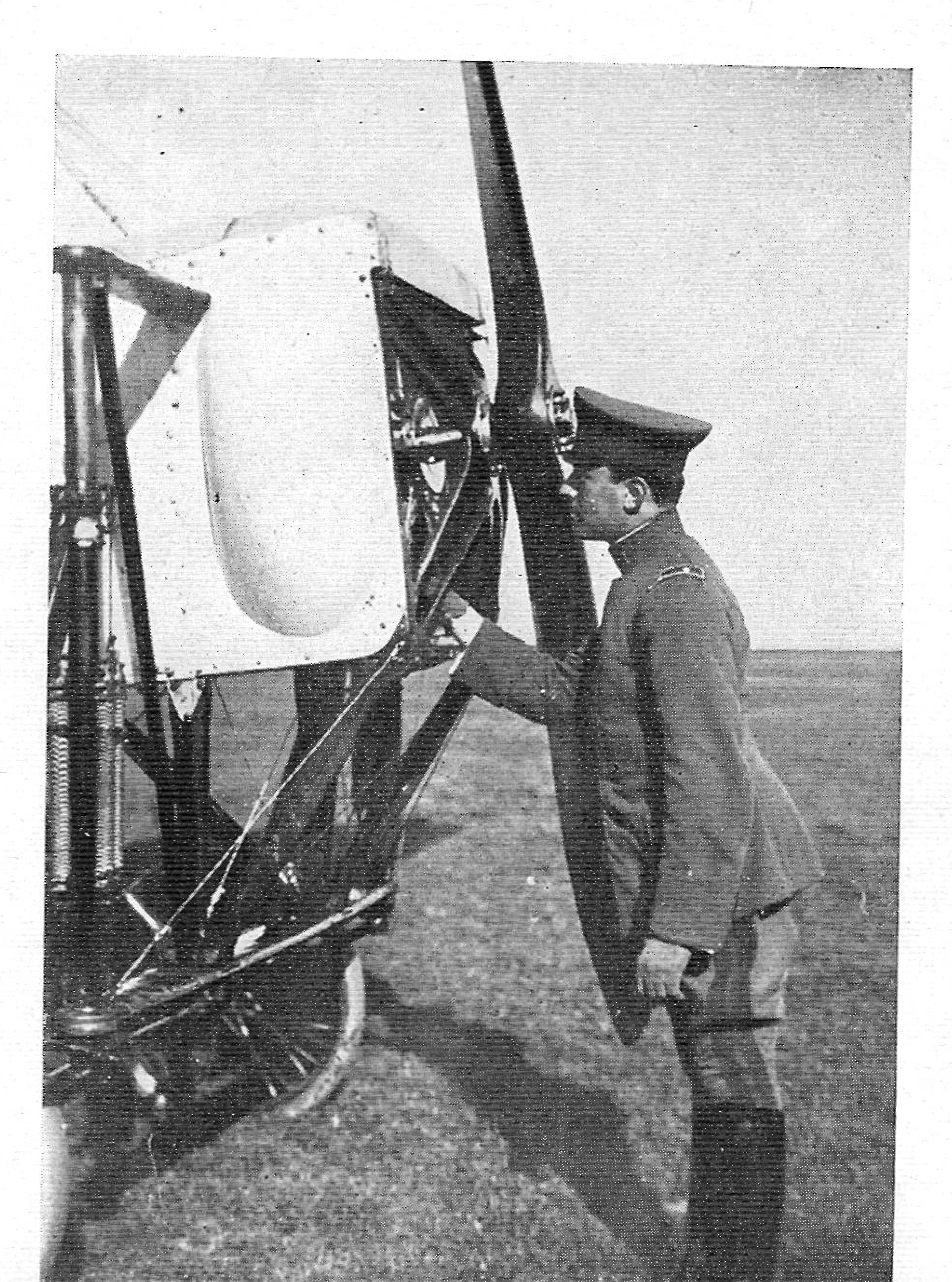
Integrantes del primer curso de aviación militar dictado en 1912, en El Palomar: de izquierda a derecha, tenientes Saturno Pérez Ferreyra, Manuel Félix Origone, teniente de fragata Melchor Z. Escola, tenientes Carlos Jiménez Kramer y Alfredo S. Agneta, Jorge Newbery, Tte. Cnel. Arenales Uriburu, Alberto R. Mascías, tenientes Raúl E. Goubat, Pedro L. Zanni, Baldomero J. de Biedma, Leopoldo Casavega y Juan Carlos Ferreyra.





Teniente 1º Raúl E. Goubat, que comenzó su aprendizaje aéreo en 1910 en la Escuela de la Compañía Aérea Argentina en El Palomar. Fué alumno del primer curso, diplomándose aviador el 23 de octubre de 1912. El 11 de noviembre de 1914 un grave accidente lo obligó a retirarse de la aviación y posteriormente de las filas activas del ejército.

Ingeniero Alberto R. Mascías, que desempeñó el cargo de instructor honorario de la Escuela de Aviación Militar en su época inicial. Se diplomó de piloto el 6 de octubre de 1912, bajo el número 14. Fué uno de los grandes aviadores de la época heroica.



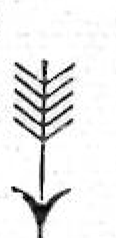
Teniente Alfredo S. Agneta, alumno del primer curso, que se diplomó de piloto el 28 de diciembre de 1912, con el número 19. Fué el segundo oficial argentino muerto en accidente de aviación. Su deceso ocurrió en El Palomar el 28 de octubre de 1914, junto con el doctor Felipe Madariaga. Agneta hizo siempre gala de una impresionante temeridad.

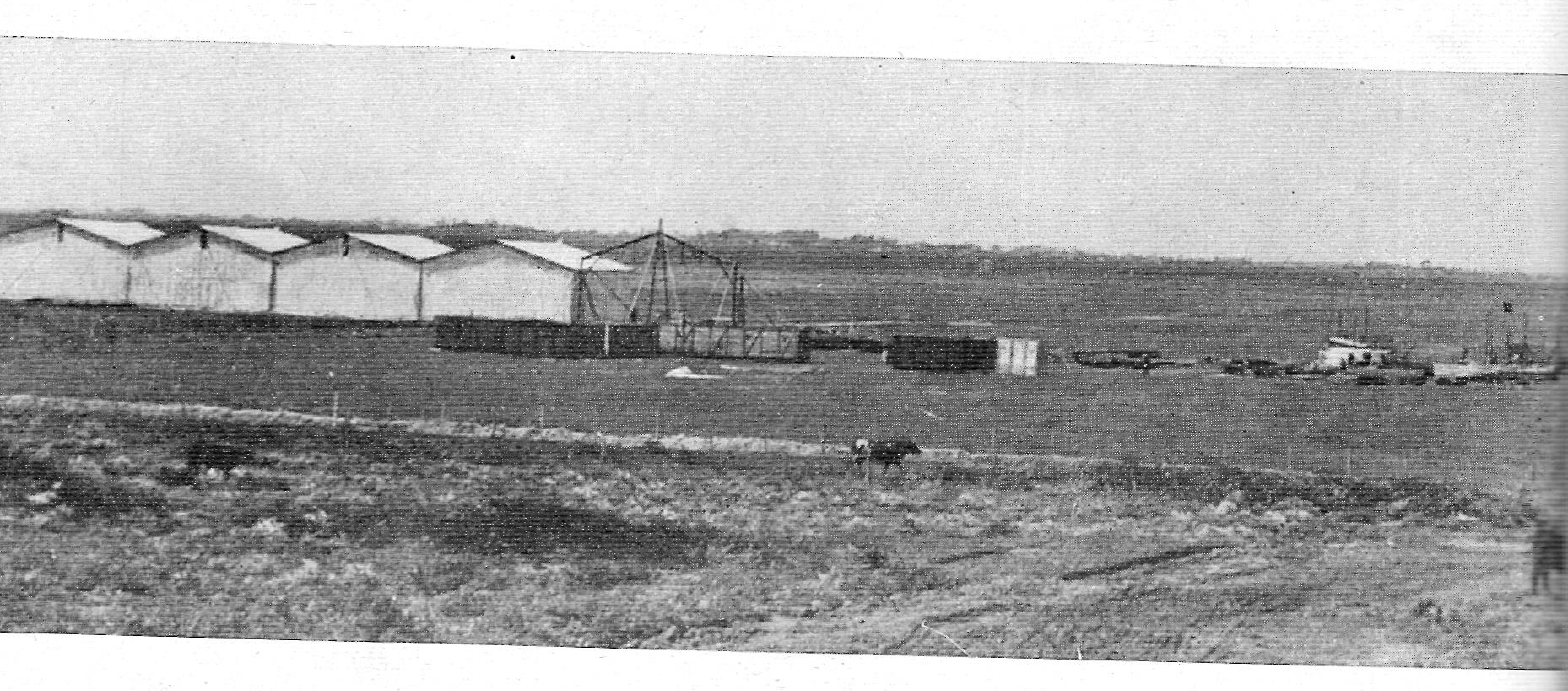


El teniente Pedro L. Zanni, figura extraordinaria del primer curso de aviación militar dictado en el año 1912, junto a su monoplano Morane Saulnier Parasol, de 80 H. P. La doble travesía de los Andes y el raid Amsterdam-Tokio, son dos de sus más notables proezas. La suya fué una vida totalmente consagrada a la aviación argentina, que lo contó entre sus más prominentes cultores y a la que dió prestigio universal.

Los hangares de la Escuela de Aviación Militar en 1912. En ellos se albergaban los aeroplanos y los conscriptos del destacamento aeronáutico. En este lugar, situado en El Palomar, se deslizó la infancia de nuestra aviación militar, hoy en plena madurez.

Vista de los hangares levantados en Villa Lugano. Junto a los tinglados se construyeron doscientos metros de tribuna y en lugar visible de la pista, un semáforo para hacer indicaciones a los pilotos. Aquí se efectuaron todos los vuelos en el año 1910.



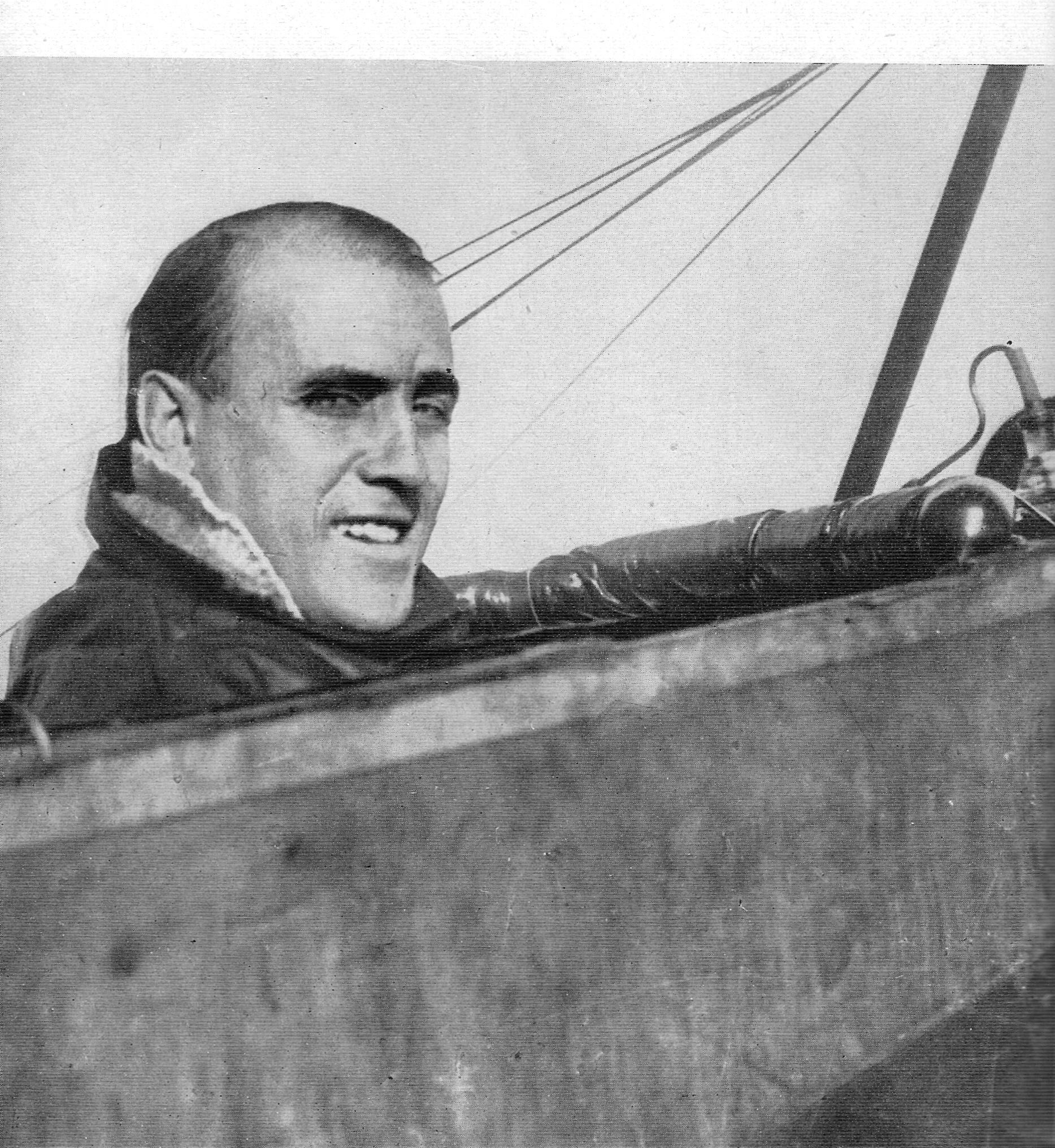


El conscripto Teodoro Fels, que el 1º de diciembre de 1912 unió Buenos Aires con Montevideo, batiendo el récord mundial de vuelo sobre agua. La foto lo muestra quitándose el salvavidas, en el instante de descender de su Bleriot de 50 HP, en la capital uruguaya.



Al regresar a Buenos Aires el conscripto Teodoro Fels fué arrestado "por haberse ausentado del país sin permiso de la superioridad". Mientras cumplía su arresto, el Presidente Sáenz Peña, en reconocimiento de su hazaña, lo ascendió a cabo. La foto lo muestra luciendo sus flamantes jinetas.

Jorge Newbery, figura cumbre de la aviación argentina, caballero y deportista completo que fué, por sobre todas las cosas, un luchador infatigable de nuestra aeronáutica, a la que consagró sus energías y entregó su vida. Su trágica muerte, acaecida el 1º de marzo de 1914, en Los Tamarindos, Mendoza, constituyó una pérdida irreparable para el país, que lo había erigido en su ídolo.



Newbery, sobre su Morane Saulnier, en el cual pensaba realizar su más caro anhelo, la travesía de la cordillera de los Andes. Posteriormente ese monoplano fué utilizado, en idéntica tentativa, por Alberto R. Mascías, y el teniente Pedro L. Zanni. Mascías no tuvo suerte y Zanni logró llegar hasta Punta de Vacas, donde debió descender por desperfectos en el motor.

El monoplano Morane Saulnier con el que Jorge Newbery el 10 de febrero de 1914 logró elevarse a una altura nunca registrada en el mundo hasta ese momento: 6.225 metros. Esta formidable hazaña venía a demostrar cuánto había progresado la aviación argentina, merced al empuje y extraordinario entusiasmo que animaba el corazón de aquellos pioneros del aire.



Instante en que Jorge Newbery se dispone a iniciar la tentativa de superar el récord mundial de altura con su Morane Saulnier.




Jorge Newbery, después de cumplir la extraordinaria hazaña. A su lado se encuentran Manuel Ramos Vivot, Benjamín Jiménez Lastra, los ingenieros Carlos Irmscher, Horacio Anasagasti y Ernesto Newbery, los tenientes Pedro L. Zanni, Juan M. Pueta y Enrique Padilla, y el señor Ambrosio Taravella.



El teniente Manuel Félix Origone, primera víctima de la aviación argentina. Mientras cumplía un raid aéreo entre Buenos Aires y Mar del Plata, el 19 de enero de 1913, cayó en la localidad de Domselaar.

Una tarde de 1913 en El Palomar. Civiles y militares se reunían diariamente para presenciar la actividad aérea. En la foto aparecen, entre otros, Jorge Newbery y Alberto R. Mascías.

El piloto suizo John Domenjoz, primer aviador que realizó el "looping" en la Argentina, en el año 1914, y Henriette Jarfelt, que fué el primer pasajero en esta clase de arriesgadas pruebas.



El subteniente de la reserva Eduardo Bradley y el capitán Angel María Zuloaga, realizaron el 24 de junio de 1916 la hazaña de cruzar la cordillera de los Andes, uniendo Santiago de Chile y Uspallata con el esférico "Eduardo Newbery" en tres horas y media. Debieron elevarse a una altura mayor a ocho mil metros. La proeza alcanzó gran repercusión mundial.

El teniente Luis C. Candelaria, primer aviador que cruzó la cordillera de los Andes. El 13 de abril de 1918 salió de la localidad de Zapala, en Neuquén. Dos horas más tarde aterrizaba en Cunco, Chile.

El teniente Benjamín Matienzo, que halló la muerte en su intento de cruzar la cordillera de los Andes, el 28 de mayo de 1919. Por falta de combustible debió descender en el macizo andino, tratando luego de llegar a pie hasta un refugio. Pero el cansancio lo venció y, al quedarse dormido, murió congelado. Numerosas comisiones lo buscaron infructuosamente desde su desaparición y recién seis meses después, el 19 de noviembre de 1919, el subcomisario de Las Cuevas logró hallar su cadáver.

El doble monoplano Nieuport, de 165 HP, que utilizó el teniente Matienzo el 28 de mayo de 1919 en su intento de cruzar la cordillera de los Andes.



Treinta años después del accidente ocurrido a Matienzo una comisión de andinistas militares halló los restos de su avión. El hallazgo se produjo el 4 de febrero de 1950, en la llamada Cordillera Real, a una altura de 4.000 metros, en jurisdicción de Las Cuevas. Una apreciable distancia media entre el lugar del aterrizaje forzoso y aquel donde se encontraron los restos de Matienzo, lo que revela el esfuerzo que realizara el aviador en procura de un refugio, que no pudo descubrir, pese a su proximidad, por la intensa nevada. Los restos del avión de Matienzo, que constituyen una auténtica reliquia, se exhiben, por primera vez al público, en el Salón 17 de Octubre, de la Subsecretaría de Informaciones de la Presidencia de la Nación.

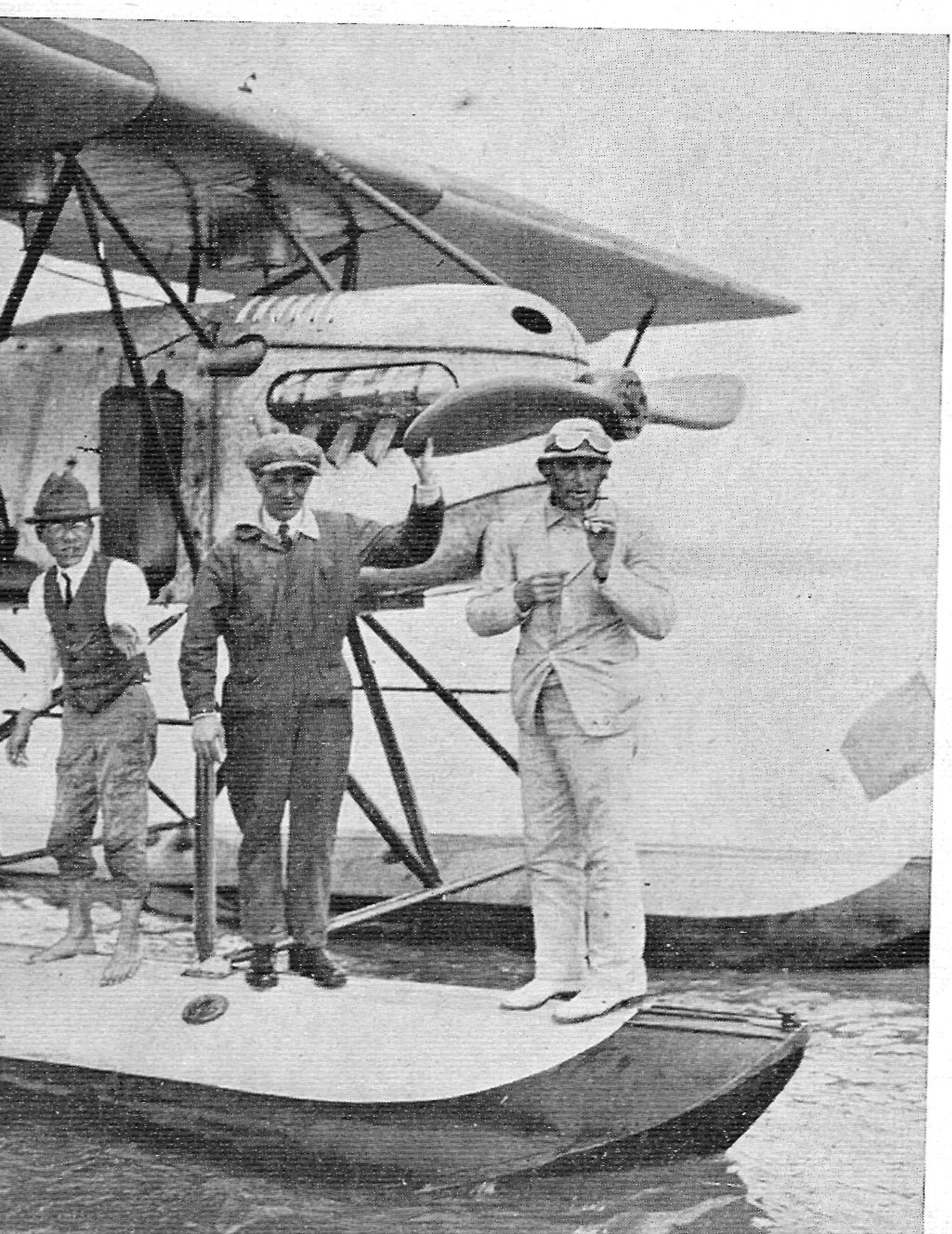
Mientras se preparaba para el cruce de la cordillera de los Andes, Jorge Newbery recorría a lomo de mula el gran macizo para estudiar las corrientes de aire, la dirección de los vientos y las condiciones climáticas. La presente foto fué tomada por Teodoro Fels, en cuyo avión halló la muerte el extraordinario aviador.

El teniente Pedro L. Zanni, con Raúl A. Apold, en Punta de Vacas, luego de su accidentado descenso en la cordillera de los Andes, cuando intentaba cruzarla con el Morane Saulnier que perteneciera a Jorge Newbery. La foto fué obtenida el 14 de febrero de 1917.



El capitán Antonio Parodi fué el primer aviador que efectuó la doble travesía de la cordillera de los Andes, sin descensos, vuelo que cumplió el 9 de marzo de 1920. Este extraordinario piloto, que consagró su existencia a la aeronáutica, alcanzó en el arma aérea las más altas jerarquías. Fué Comandante de Aviación de Ejército y se retiró del servicio activo en el año 1946, con el grado de brigadier.

El capitán Antonio Parodi, junto al avión con el cual realizó en el año 1920 la magnífica proeza de cruzar la cordillera de los Andes, en ambas direcciones, sin descensos intermedios.



En el año 1924, el entonces mayor Pedro L. Zanni intentó dar la vuelta al mundo en avión. Inició el raid en Amsterdam, Holanda, el 26 de junio y debió desistir de su tentativa en Tokio, Japón, el 14 de octubre, por inconvenientes insubsanables en su máquina. Pese a ello, el vuelo constituyó en su época una hazaña de repercusión mundial. Las fotos registran dos momentos del raid: la revisión del aparato en Shanghai —una de las etapas— y el instante previo a la partida, en Hong-Kong.

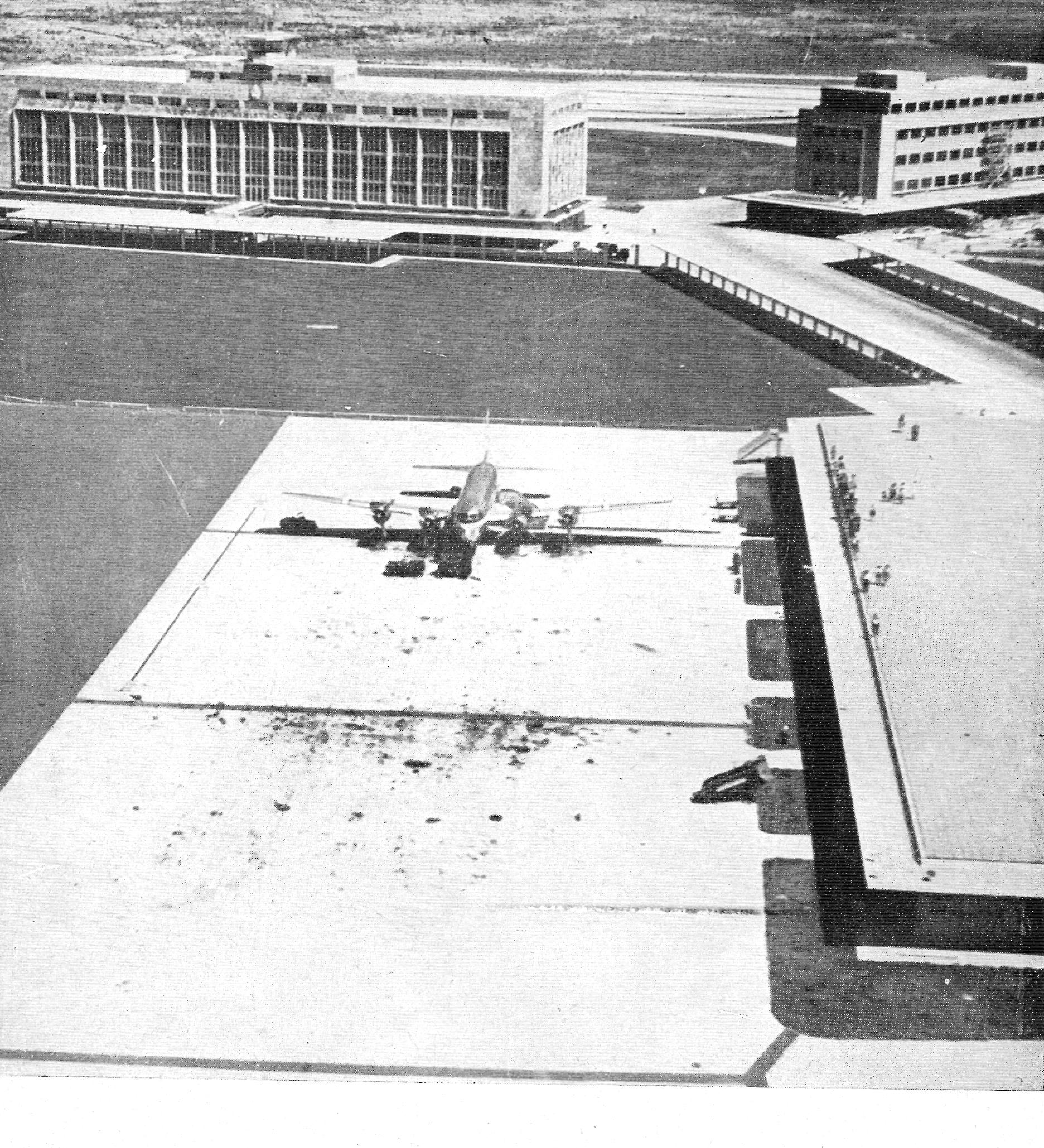
Bernardo Duggan y Eduardo Olivero fueron los primeros aviadores que unieron en vuelo Nueva York con Buenos Aires. Acompañados por el mecánico Campanelli, parten en barco para Nueva York, desde donde habrían de iniciar el raid en el año 1926.

El aparato piloteado por Duggan y Olivero desciende en las aguas del Río de la Plata, frente al puerto de Buenos Aires, dando término al primer raid aéreo entre la ciudad de Nueva York y la capital argentina.



Carola Lorenzini, figura descollante de la aviación nacional, fué una de las más extraordinarias aviadoras del mundo. Vencedora de records, plena de audacia y de pericia, afrontó con éxito las hazañas que se consideraban privativas de los hombres. Señaló la culminación de una época de la aeronáutica nacional a la que entregó su vida, el 23 de noviembre de 1941, en un día que fué de duelo para la República Argentina.

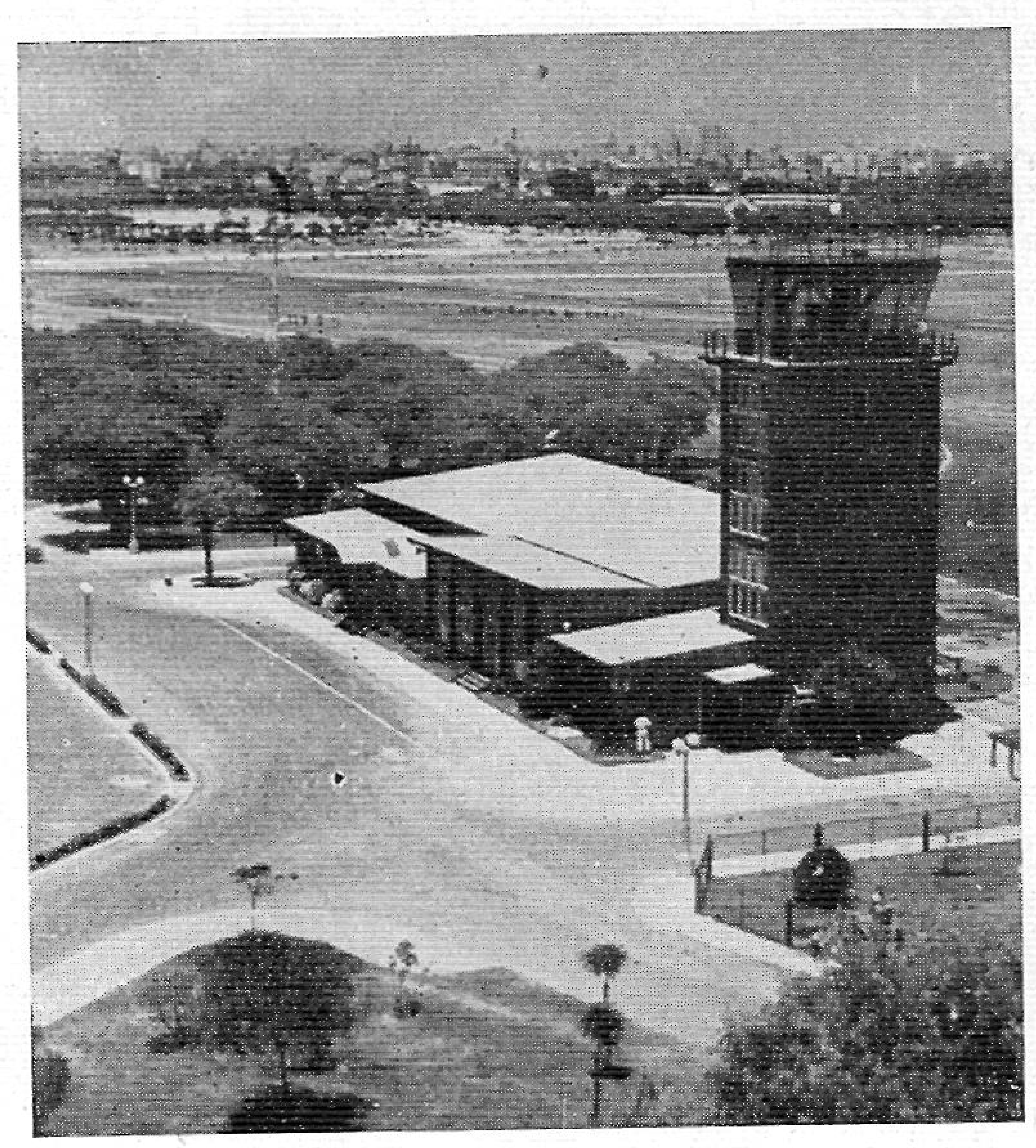
LA ARGENTINA justicialista ofrece al mundo el ejemplo de un pueblo totalmente identificado con los designios y los propósitos del hombre que eligió para regir su destino. Sabía que podía confiar en Perón y Perón cumple. Lo hace en todos los órdenes de la vida nacional y también en lo que atañe a la aeronáutica. ¶ El país, antes de Perón, seguía lenta y trabajosamente la evolución de la citada industria. A la Argentina no le faltaban héroes, pero carecía de los individuos que trabajaran con una visión de totalidad y con los ojos puestos en lo por venir. El advenimiento del gobierno justicialista significó para las alas argentinas el arribo a su plenitud. La Argentina, gracias a Perón y Eva Perón, ya no marcha a la zaga de otras naciones: compite con ellas con noble sentido de emulación. ¶ Nada se omitió en procura de la creación de una auténtica y viril conciencia del aire. Al rango de ministerio fué elevado el organismo rector de nuestra aeronáutica; se estimuló el aeromodelismo, medio eficaz para difundir entre la niñez y la juventud las nociones básicas del dominio del cielo; se propició el vuelo a vela; se organizó la aviación civil, para que superara su nivel de mero deporte de aficionados; se creó la flota aérea; se construyó en todo el territorio una magnífica red de aeródromos, entre ellos el de Ezeiza, el más grande del mundo; se proveyó abundante y modernísimo material, y se puso todo el apoyo estatal en la tarea de estimular la industria aeronáutica. ¶ Mas, como para el gobierno justicialista de Juan Perón los hechos valen más que las intenciones, se prestó a los técnicos el apoyo necesario para que llevaran a la práctica sus más ambiciosos proyectos. Prueba de ello es el Pulqui II, diseñado y construído en el Instituto Aerotécnico de Córdoba, orgullo de la industria argentina, la máquina en su tipo más perfecta del mundo. ¶ El Pulqui II, veloz como el sonido, rubrica hoy en el cielo lo que Perón fué capaz de realizar sobre nuestra tierra.



La Argentina posee el aeropuerto más grande del mundo —el de Ezeiza—, construído durante el gobierno del general Juan Perón. De él parten y llegan en sucesión interminable, a todas horas de la noche y del día, los aviones de las más importantes empresas de aeronavegación, que vinculan al país con las comarcas más alejadas de la tierra.

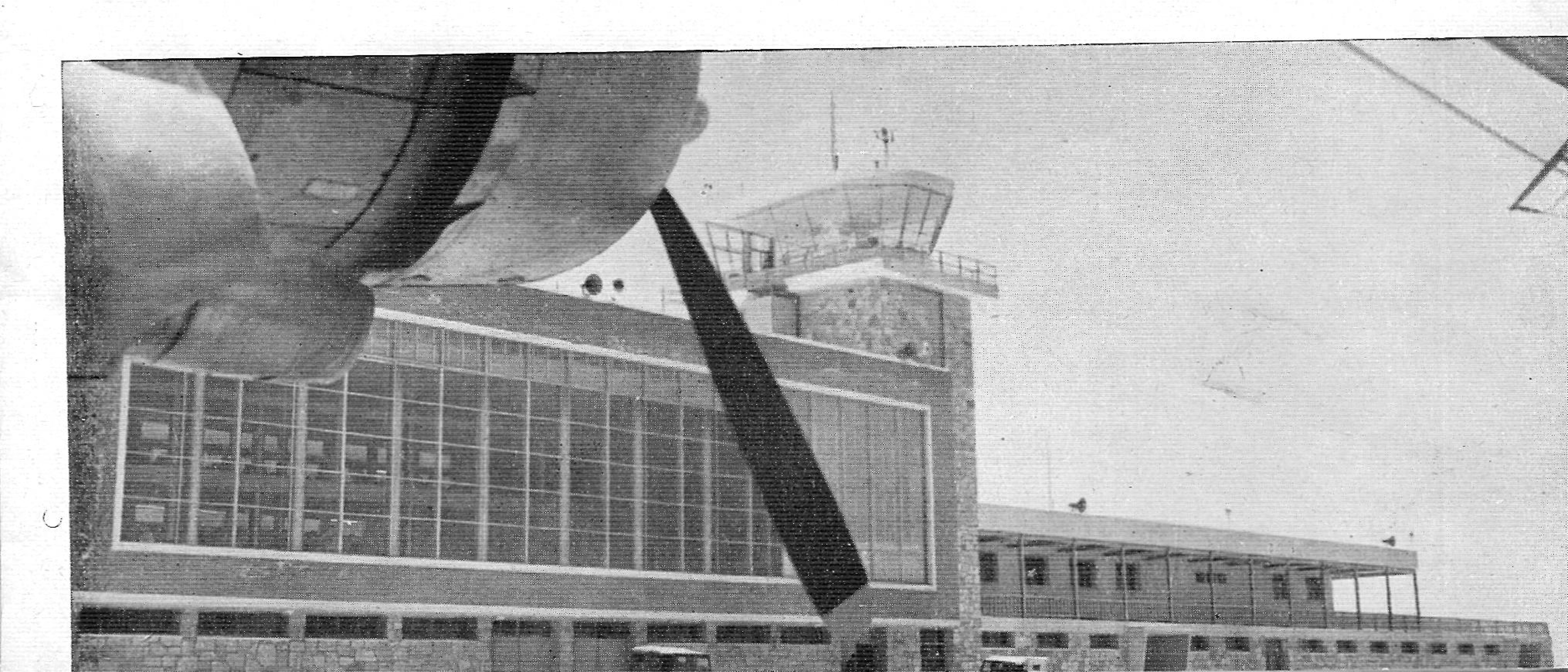


El ministerio de Aeronáutica —creado por el gobierno del general Perón— construyó en todo el país una red de modernos aeródromos, mediante los cuales nuestra República se halla totalmente intercomunicada. El de Salta es uno de ellos.



El Aeroparque, en pleno corazón de la Ciudad de Buenos Aires, comunica a la capital con todo el resto de la República. Es una obra de Perón.

El aeródromo de Córdoba —en el centro del país— es otra de las magníficas realizaciones del ministerio de Aeronáutica.



En el Instituto Aerotécnico de Córdoba una juventud empeñosa se prepara a conquistar las rutas del aire. Soldados de paz, ponen su esfuerzo al servicio de la grandeza nacional y sus afanes en la tarea de mantener la aeronáutica en un insuperable nivel de eficiencia técnica. Alumnos a bordo del bimotor "Calquin", de construcción totalmente argentina, exponente de la eficiencia alcanzada hoy por la industria aeronáutica nacional.




Una escuadrilla de aviones de la Escuela de Aviación Militar de Córdoba, lista para un vuelo de instrucción nocturno. El adiestramiento intensivo y el conocimiento de los modernos recursos de la técnica aeronáutica hacen que nuestros aviadores puedan compararse con los más competentes del mundo.

"Con el cuerpo confiado a la tela, puesta el alma en las manos de Dios". Bajo este lema cientos de jóvenes argentinos, científicamente preparados, se arrojan al espacio sin otra ambición ni propósito que el de aprender a defender la Patria y ser útiles a sus semejantes.



Una clase en la Escuela de Paracaidistas, donde los jóvenes, mediante riguroso adiestramiento, no sólo se ejercitan en la práctica del lanzamiento y descenso, sino también siguen cursos de enfermería de urgencia, de extinción de incendios de bosques, de auxilios en caso de sismos, y de todos aquellos conocimientos que puedan ser útiles a la comunidad en determinadas circunstancias.

En la Argentina justicialista se ha creado una conciencia del aire. El aeromodelismo, que tiene hoy extraordinaria cantidad de cultores y que vincula a los jóvenes con los problemas iniciales de la aviación, cuenta con el total apoyo del Estado.

La aviación contribuyó decididamente a la extirpación total de las plagas en el territorio argentino. Bajo las directivas impartidas por el general Juan Perón la aviación militar y civil presta hoy incalculables servicios en la defensa del agro argentino.



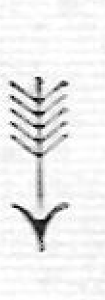
Antaño la aviación civil agotábase por falta de medios en un esfuerzo tan encomiable como disperso. La creación de la Subsecretaría de Aviación Civil, al prestarle su apoyo y dar sentido orgánico a sus directivas, permite ahora su rápido y seguro desenvolvimiento.

El gobierno del general Perón presta a la aviación sin motor el mayor estímulo. En la fábrica de aviones de Córdoba se construyen diversos modelos, como el audaz y moderno "Clen Antú", cuyo diseño significa toda una concepción revolucionaria en este tipo de planeadores.

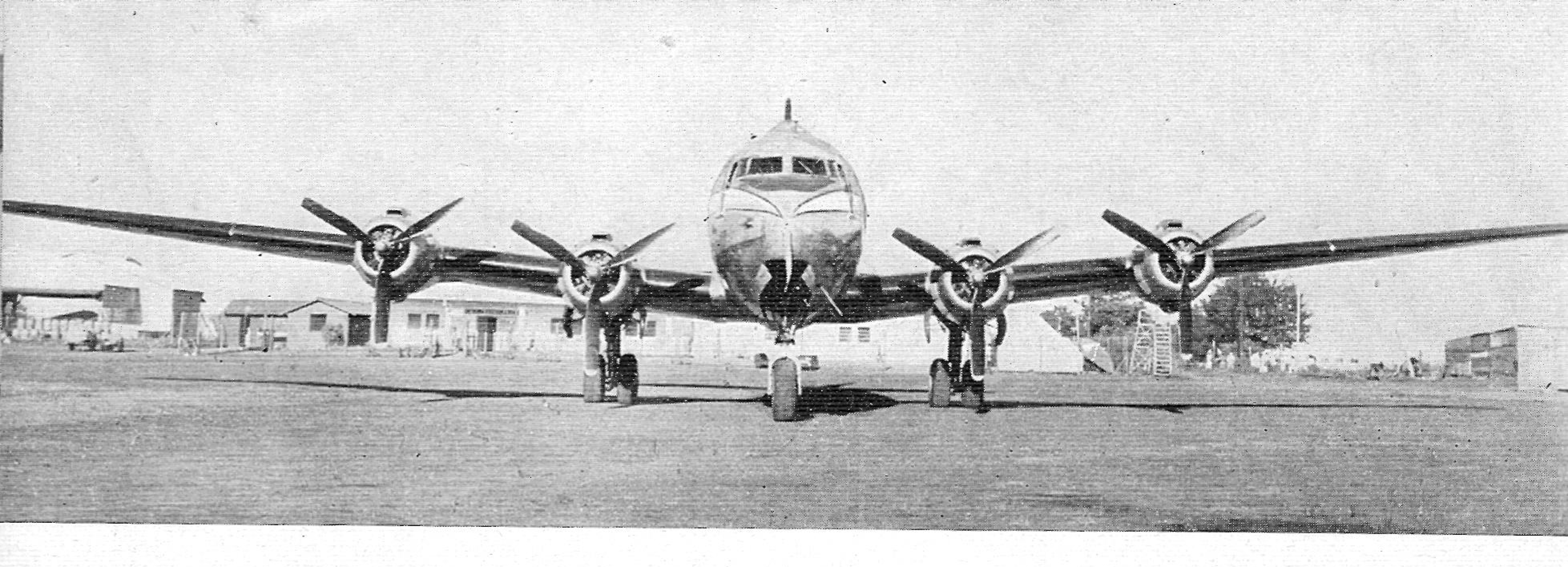
La obra maravillosa de Eva Perón, a través de la Fundación que lleva su nombre, se cumple con abnegación inigualada. Allí donde un dolor reclama su ayuda, cuenta con el concurso de las alas argentinas, puestas siempre al servicio de un noble afán de amor y fraternidad. La Fuerza Aérea Argentina constituye un decisivo elemento en la tarea de conducir, con la rapidez requerida, el desinteresado auxilio que presta continuamente la Fundación.

Aviones argentinos en tierra de hermanos, castigada por el infortunio. Ellos han transportado los inmediatos y eficaces auxilios enviados por la Fundación Eva Perón. En esas aeronaves viajaron también médicos y enfermeras de la humanitaria institución.

Hoy, la aviación de la Argentina justicialista está también puesta al servicio de la salud del pueblo. Aviones ambulancias, dependientes de la Dirección General de Aviación Civil, prestan a quienes lo necesitan auxilio inmediato.







Las Líneas Aéreas del Estado, en manos del personal navegante de nuestra Fuerza Aérea, abrieron las primeras rutas. Crearon servicios regulares y sentaron con desinterés y abnegación las sólidas bases sobre las que hoy se apoya la organización del transporte de pasajeros, correspondencia y carga, en el territorio argentino.

La nacionalización de todos los transportes aéreos argentinos, realizada por el general Perón, sirvió para dar un decisivo impulso a la aviación comercial en nuestro país, con el consiguiente beneficio para su economía.

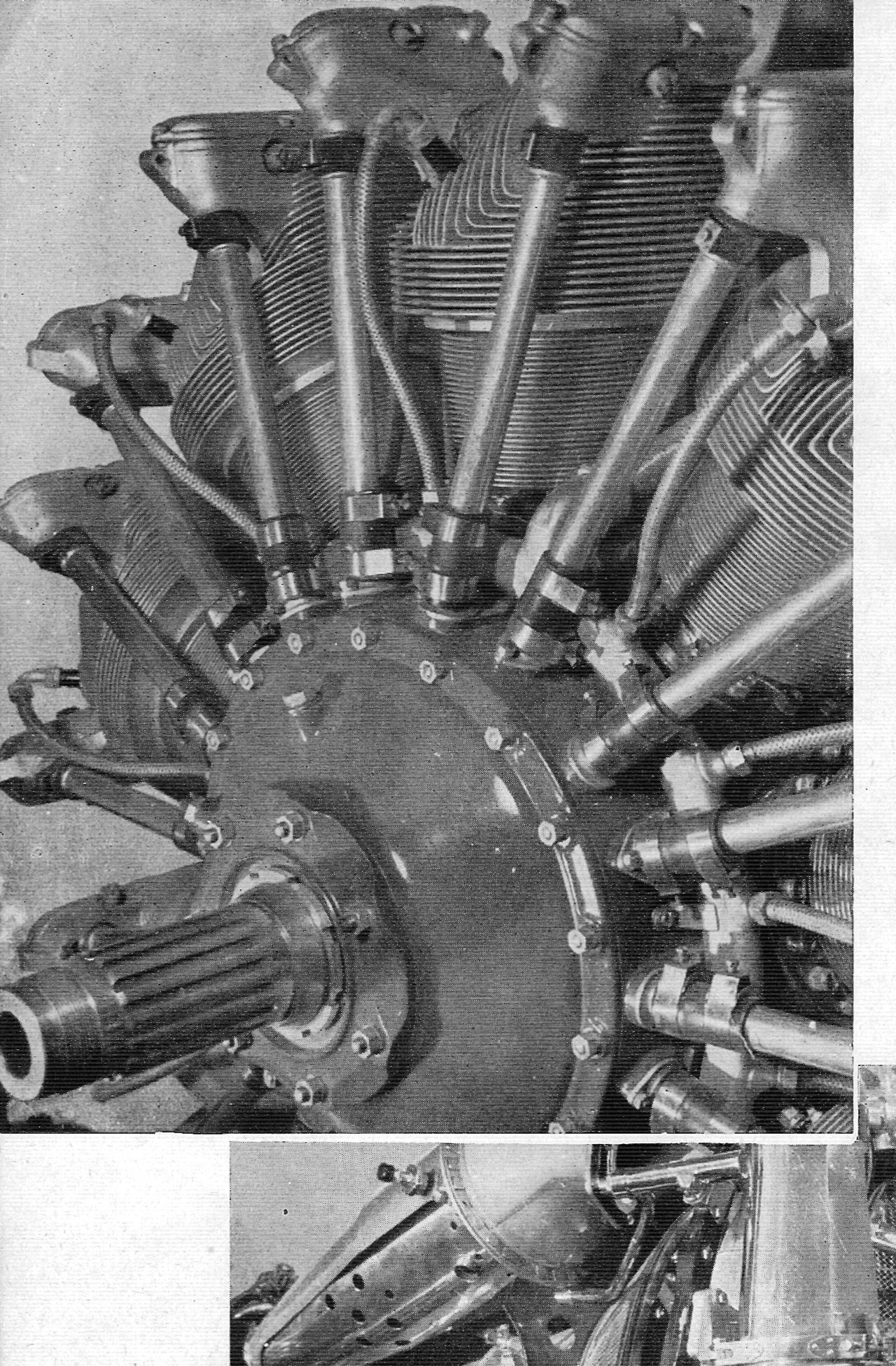
Las alas de nuestra Patria llegan hoy a todos los lugares más importantes del mundo. Aerolíneas Argentinas mantiene servicios internacionales que se destacan por su regularidad y rapidez. La flota aérea creada por Perón es la expresión orgullosa de un país que conquistó su independencia económica.

La capacidad técnica de los aviadores argentinos marcha a la par de la de los más destacados especialistas del mundo. Afrontando las condiciones más desfavorables, los pilotos de la aviación naval han unido, —en un vuelo sin etapas de ida y vuelta— Tierra del Fuego y la Antártida.

Otra irrefutable prueba de la pericia de los pilotos de la nueva Argentina: los aviones de propulsión a chorro —máxima creación de la industria moderna— resultan familiares para nuestros aviadores militares.



El Instituto Aerotécnico de Córdoba constituye hoy, gracias al impulso que le infundió el gobierno justicialista del general Perón, una magnífica realidad de la Nueva Argentina. De sus modernas plantas surgen nuevos modelos de aviones, audaces concepciones de una técnica que encontró, en quienes imprimieron al país un nuevo ritmo, el estímulo y la ayuda necesarios.

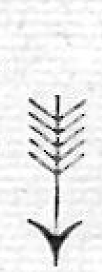


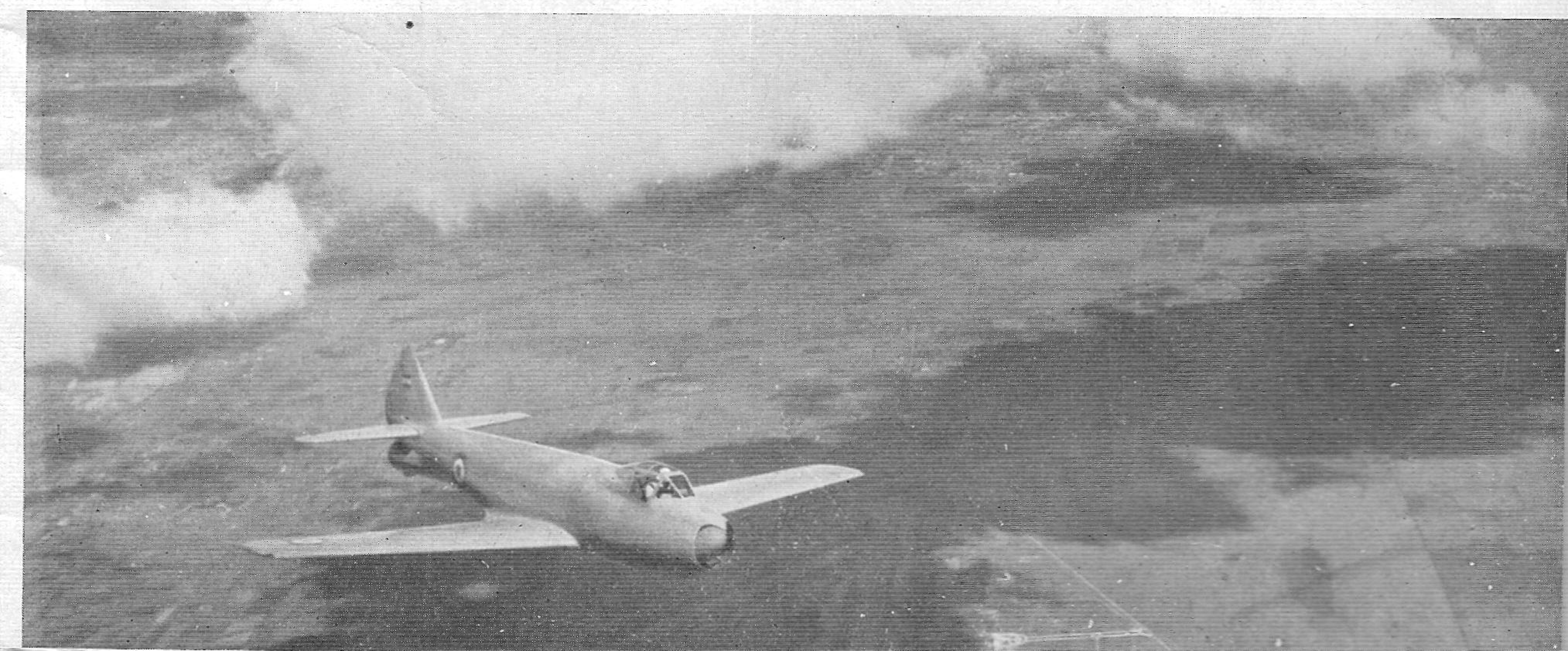
El motor "Indio", totalmente construído en el país con material argentino. En el Instituto Aerotécnico de Córdoba se fabrican, en gran escala, diversos tipos de motores de probado y eficaz rendimiento en la práctica.

Turbina para los aviones de propulsión a chorro, que se construyen en nuestro país. Esta modernísima expresión de la técnica aeronáutica moderna ha permitido que los pilotos argentinos superen, en sus pruebas de ensayo, la fabulosa velocidad de 1.100 kilómetros por hora.

El "Ñancu", totalmente construído en la Argentina, y que vuela a más de 600 kilómetros por hora, es una muestra del grado de eficacia técnica alcanzado en los talleres del Instituto Aerotécnico de Córdoba.

El "Pulqui I", primer avión a reacción que se construyó íntegramente en el país, dió la pauta de lo que podía la industria aeronáutica argentina, alentada por el gran impulso creador del gobierno del general Perón.





Pocos meses más tarde el "Pulqui II", avión a reacción, que superó, en prueba, la velocidad de 1.100 kilómetros por hora, señalaba una nueva conquista de la industria argentina, ya en constante trance de superación merced al esfuerzo del ministerio de Aeronáutica y sus institutos especializados.



La aeronáutica argentina marcha hoy a la par de las primeras del mundo. El "Pulqui II" es una prueba acabada de su excelencia, y el general Perón lo contempla con la íntima satisfacción de quien sabe que las conquistas logradas por nuestros técnicos hallaron en él su más constante estímulo y la más profunda fe.



El general Perón, acompañado por el ministro de Aeronáutica, brigadier mayor César Ojeda, felicita al personal que tuvo a su cargo la construcción del "Pulqui II". El estímulo del primer magistrado llega siempre hasta al más modesto de aquellos que consagran sus afanes a contribuir a la grandeza de una nación socialmente justa, económicamente libre y políticamente soberana.

